

Rok 1908.

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXVIII. — Wydana i rozesłana dnia 31. marca 1908.

**Treść:** (M 57. i 58.) 57. Rozporządzenie, dotyczące przydzielenia powiatów sądowych Mautern i Kirchberg nad Wagramem do okręgu Sądu obwodowego w Krems. — 58. Dokument koncesyjny na kolej lokalną ze Lwowa przez Kamionkę Strumiłową do Stojanowa.

## 57.

**Rozporządzenie Ministerstwa sprawiedliwości z dnia 22. marca 1908., dotyczące przydzielenia powiatów sądowych Mautern i Kirchberg nad Wagramem do okręgu Sądu obwodowego w Krems.**

Na zasadzie § 1. ustawy z dnia 26. kwietnia 1873., Dz. u. p. Nr. 62., wydziela się powiat sądowy Mautern z okręgu Sądu obwodowego w St. Pölten, a powiat sądowy Kirchberg nad Wagramem z okręgu Sądu obwodowego w Korneuburgu i przydziela się oba te powiaty sądowe do okręgu Sądu obwodowego w Krems.

Rozporządzenie niniejsze nabiera mocy obowiązującej w dniu 1. lipca 1908.

Klein wr.

koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei żelaznej, poruszanej lokomotywą od stacji Lwów-Podzamcze na linii c. k. kolei państwowej Lwów—Podwołoczyska przez Kamionkę Strumiłową do Stojanowa, która to kolej ma być wybudowana jako normalnotorowa kolej lokalna, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na kolejki żelazne z dnia 14. września 1854., Dz. u. p. Nr. 238., jakież ustaw z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., i z dnia 24. grudnia 1905., Dz. u. p. Nr. 216., pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

### § 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta koncesjonariusz z dobrodziejstw przewidzianych w artykule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895.

### § 2.

Koncesjonariusz obowiązany jest ukończyć budowę koncesjonowanej kolei najpóźniej w przeciągu trzech lat, licząc od dnia dzisiejszego, oddać gotową kolej na użytek publiczny i utrzymywać ją w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rekompensatę dotrzymania powyższego terminu budowy, tudzież wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesji złożyć ma koncesjonariusz na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacji pieniędzy sieroczych.

## 58.

### Dokument koncesyjny z dnia 23. marca 1908.

na kolej lokalną ze Lwowa przez Kamionkę Strumiłową do Stojanowa.

Na podstawie Najwyższego upoważnienia nadaję w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Wydziałowi krajowemu Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem krakowskim

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucja ta uznana być może za przepadłą.

### § 3.

Celem wybudowania koncesjonowanej kolei nadaje się koncesjonariuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie koncesjonariuszowi także co do ewentualnej budowy tych kolei podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za pożyteczną.

### § 4.

Co do budowy koncesjonowanej kolei i co do ruchu na niej stosować się winien koncesjonariusz do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolej żelaznych, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesyach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854., Dz. u. p. Nr. 238., i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851., Dz. u. p. Nr. 1. z r. 1852., wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń dla bezpieczeństwa i przepisów, dotyczących ruchu a ustanowionych w regulaminie ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyżość Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za dopuszczalne. W tej mierze stosowane będą osobne przepisy ruchu, które wyda Ministerstwo kolej żelaznych.

### § 5.

Transporty wojskowe przewożone będą muszą po zniżonych cenach taryfowych. Pod względem zastosowania taryfy wojskowej do przewozu osób i rzeczy obowiązywać będą postanowienia, które tak w tej mierze, jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na austriackich kolejach państwowych, każdocześnie są w mocy.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajobrazu i pospolitego ruszenia obu połów Monarchii, do tyrolskich strzelców krajobrazu i do żandarmii a to nietylko w podróżach na koszt skarbu, lecz także w służbowych podróżach na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesjonariusz obowiązany jest przystąpić do umowy zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupna i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy uskutecznianiu większych transportów wojskowych, dalej do każdocześnie obowiązujących przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakież do umowy dodatkowej, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871., o przewozie chorych i rannych, których na rachunek skarbu wojskowego przewozi się w pozycji leżącej.

Przepis, który obowiązuje każdocześnie pod względem transportów wojskowych kolejami żelaznymi, udzielej każdocześnie obowiązujące przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny nabywają dla koncesjonariusza mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, obowiązywać będą koncesjonariusza począwszy od chwili, w której urzędowanie poda się je do jego wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesjonariuszu tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej linii oraz ze względu na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem budowy, urządzenia i rodzaju ruchu.

Koncesjonariusz obowiązany jest uwzględniać przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów wojska, marynarki wojennej i obrony krajobrazu, w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872., Dz. u. p. Nr. 60.

### § 6.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie zniżoną taryfę, przepisaną dla transportów wojskowych.

### § 7.

Ruch na kolej, stanowiącej przedmiot niniejszego dokumentu koncesyjnego, utrzymywać będzie państwo na rachunek koncesjonariusza, o ile nie przyjdzie do skutku inna umowa a koncesjonariusz zwracać ma zarządowi kolej państwowych koszt z powodu utrzymywania tego ruchu rzeczywiście poniesione. Warunki tego utrzymywania ruchu określi się w kontrakcie ruchu, który rząd zawrze z koncesjonariuszem.

## § 8.

Koncesyjnyusz obowiązany jest postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyonaryszy na wypadek niezdolności do pracy i na starość oraz o zaopatrzenie ich rodzin i w tym celu przystąpić do zakładu emerytalnego związku austriackich kolei lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego własnej kasy emerytalnej, zapewniającej przynajmniej takie same korzyści członkom, względnie nakładającej przynajmniej takie same obowiązki na koncesyjnyusza, jak wspomniany zakład emerytalny.

Zaopatrzenie to należy tak przeprowadzić, by koncesyjnyusz lub przedsiębiorstwo w jego miejscu wstępujące mieli obowiązek zgłaszać w zakładzie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie we własnej kasie emerytalnej stałych funkcyonaryszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyonaryszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy maszyn, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni — przy odpowiedniem ich zatrudnieniu najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

## § 9.

Koncesyjnyusz obowiązany jest pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., dozwolić rządowi na jego żądanie, każdego czasu współływuńia swej kolei do przewozu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości mającymi powstać — na których rząd ruch utrzymuje — w taki sposób, by rząd mógł z prawem samoistnego ustanawiania taryf przeprawiać lub kazać przeprawiać tak małe pociągi jak i pojedyncze wozy współływuńią koleją lub jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

## § 10.

Nadaje się koncesyjnyuszowi prawo utworzenia — za osobnym zezwoleniem rządu i pod warunkami, które on ustanowi — spółki akcyjnej, która wejście ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyjnyusza.

Statuty spółki i formularze akcyjne, które będą wydane, wymagają zatwierdzenia rządowego.

Koncesyjnyuszowi nadaje się prawo wydania częściowych zapisów dłużnych odnośnie do pożyczki pierwszeństwa, którą zaciągnie, a to pod warunkami, oznaczonymi przez rząd; formularze obligacyjne pierwszeństwa, które będą wydane, względnie tekst skryptu dłużnego, który będzie

wystawiony celem zaciągnięcia pożyczki, ubezpieczonej przez wpis do ksiąg kolejowych a nie rozłożonej na częściowe zapisy dłużne, podlegają zatwierdzeniu rządowemu.

Cyfra rzeczywistego, jakoteż imiennego kapitału zakładowego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów, rzeczywiście wyłożonych na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei i należycie udowodnionej, łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy, tudzież kosztów na uposażenie rezerwy kapitału, którą rząd ma oznaczyć, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadnych wydatków dalszych jakiegobądź roduju w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po wybudowaniu kolei miało wystawić jeszcze jakieś nowe budowle lub pomnożyć urządzenia, ruchu, natenczas można odnośnie koszta doliczyć do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zezwolił na wznowienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te należycie będą wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, zatwierdzonego przez rząd.

## § 11.

Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesjonowanej kolei po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu, w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą wykupna, straci się z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało przed upływem unormowanego w § 1. czasowego uwolnienia od podatku, w takim razie przez resztujący okres uwolnienia od podatku obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu stanowi rentę wykupna, uścić się mającą bez opłaty podatku. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się rentę wykupna w ten sposób, że od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią, policza się podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąca go od dochodów. Do pozostały reszty dolicza się, ze względu na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia

25. października 1896., Dz. u. p. Nr. 220., opłacać się ma na przyszłość od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatków, natenczas przy obliczaniu czystych dochodów rocznych uważać się będzie podatki i dodatki do podatków, ciężące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie obliczyć należy także co do lat wolnych od podatku podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrącić go z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896., Dz. u. p. Nr. 220., opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do przeciennych czystych dochodów, w taki sposób obliczonych, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

4. Czysty dochód roczny, obliczony w myśl powyższych postanowień, płacić należy koncesyjuszowi jako wynagrodzenie za wykupioną kolej aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Gdyby jednak kolej miała być wykupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3., bez uwzględnienia dodatku, przewidzianego w ustępach 2. i 3., nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któryby się równała racie ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie i umorzenie według planu ewentualnych pożyczek, na pokrycie policzalnych kosztów zakładowych z upoważnieniem rządowem zaciągniętych a w księgach kolejowych zabezpieczonych, tudzież raty ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego, zatwierzonego przez rząd i na umorzenie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za wykupioną kolej, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wymienione wyżej kwoty ryczałtowe w ratach półrocznych z dołu, płatnych dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesyjuszowi podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwu zastrzega się prawo objęcia każdej chwili — do zapłacenia z własnych funduszy w miejsce koncesyjuszosa — pożyczek, zaciągniętych w celu uzyskania kapitału na koncesyjowaną kolej, w kwocie, zalegającej jeszcze według zatwierzonego planu amortyzacyjnego w chwili wykupna; w przypadku tym zniży się należna renta wykupna o kwotę, niezbędną na pokrycie procentów i na umorzenie określonego wyżej kapitału pożyczkowego, jakoteż ewentualnie o odpowiadającą powyższemu zapotrzebowaniu sumę dodatku, który w myśl przepisów ustępów 2. i 3. ma być doliczony do przeciętnego dochodu.

7. Państwo zastrzega sobie prawo, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, należnych koncesyjuszowi w myśl postanowień powyższych punktów, zapłacić kapitał, równający się zdyskontowanej według stopy po cztery od sta na rok — licząc odsetki od odsetek — wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez sie rozumie, dodatku, któryby w myśl postanowień ustępów 2. i 3. mieścił się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego, podług własnego wyboru, gotówki lub obligacji dlułu państwa. Obligacje dlułu państwa liczone będą w takim razie po kursie takim, jaki wyniknie jako kurs średni z porównania kursów pieniężnych obligacji dlułu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

8. Przez wykupienie kolej i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia przepisanego pod 1. 1. do 7., bez dalszej odpłaty, własność koncesyjowanej obecnie kolej, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek, za zezwoleniem rządowem zaciągniętych, tudzież jej używanie, a to ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, ewentualnie także kolejne podjazdowe, będące własnością koncesyjuszosa i jego przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już stosownie do ich przeznaczenia za zezwoleniem rządu.

9. Postanowienie rządu, tyczące się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we formie deklaracji najpóźniej do 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracja ta obejmować będzie następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupno następuje;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź jako zaspokojenie pretensji państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają również na państwo;
- c) kwotę ceny wykupna (l. 1. do 7.), która państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, ewentualnie tymczasowo obliczoną z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, przy oznaczeniu terminu i miejsca płatności.

10. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, tyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żehy począwszy od tej chwili, nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracji co do wykupienia wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości przedmiotów majątkowych, w niej wymienionych, pozwolenia tego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

11. Koncesyjusz obowiązany jest postarać się o to, aby rząd mógł w dniu, na wykupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątkowe, wymienione w deklaracji wykupna.

Gdyby koncesyjusz nie uczynił zadość temu zobowiązaniu, będzie rząd miał prawo objąć nawet bez jego zezwolenia i bez sądowej interwencji wymienione przedmioty majątkowe w fizyczne posiadanie.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; przeto od tej chwili przypadają wszelkie dochody ruchu na korzyść państwa, na koszt jego za wszelkie wydatki ruchu.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowidać ma samo za wszelkie należytości obrachunkowe, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej i za wszelkie inne długi.

12. Rząd zastrzega sobie prawo za hipotekowania, na podstawie deklaracji wykupna (l. 9.), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach przedmiotach majątkowych, wskutek wykupienia na państwo przechodzących.

Koncesyjusz obowiązany jest oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby w tym celu od niego wymagano.

#### § 12.

Trwanie koncesji łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9., lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną, wyznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu gaśnie koncesja.

Rząd może uznać koncesję za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli zajdą warunki, wymienione w § 16.

#### § 13.

Gdy koncesja zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesjonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, kolejy podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesyjusz posiadał, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już z zezwoleniem rządu stosownie do ich przeznaczenia.

#### § 14.

Tak wtedy, gdy koncesja niniejsza zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolei (§ 11.), zatrzymuje koncesyjusz na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki, wzniesione lub nabycie z własnego majątku, do których zbudowania lub nabycia rząd upoważnił koncesyjusza z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają one stanowić przynależności kolei.

#### § 15.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenie ruchu są we wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie wykonane, tudzież ma prawo zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono, względnie je usunięto.

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolei za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie funkcjonariusza, a w szczególności nadzorować w sposób, jaki tylko za stosowny uzna, za pośrednictwem organów nadzorczych, które wydeleguje na koszt koncesyjusza, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami.

W razie utworzenia spółki akcyjnej, komisarz przez rząd ustanowiony ma także prawo bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawującej zarząd spółki jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać wszelkie takie uchwały lub zarządzenia, któreby sprzeciwiały się ustawom, koncesji lub statutowi spółki, względnie były dla publicznego dobra szkodliwe; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić sprawę natychmiast Ministerstwu kolej żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezzwłocznie z mocą spółkę wiążącą.

§ 16.

Rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby, pomimo poprzedniego ostrzeżenia,

dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniechania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesji lub ustawami, będzie temu zapobiegał środkami, odpowiadającymi ustawom a według okoliczności uzna koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności można koncesję uznać za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, jeżeli niedopełniono zobowiązań względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, określonych w § 2., o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesjach na kolej je żelazne.

Derschatta wr.